Relaciones entre Canarias y Puerto Rico desde el siglo XVIII hasta mediados del siglo XIX

Juan Manuel Santana Pérez.
Universidad Las Palmas de Gran Canaria

Résumen : *Las relaciones de Canarias con el Caribe fueron de gran importancia, ya que ambas formaciones sociales hoy son producto de un cúmulo de experiencias históricas que en este caso siempre han mantenido estrechos lazos de contacto y que difícilmente se entienden las unas sin las otras. Por otro lado, los canarios que volvieron de la emigración trayendo consigo experiencias, capitales y conocimientos que ayudaron a configurar a la sociedad canaria. Por eso hablamos de un proceso de ida y vuelta, de migraciones más que de emigración. El polo principal de atracción de la emigración canaria generalmente se situó en torno al Caribe, salvo determinadas expediciones llevadas al Río de la Plata o al sur de lo que actualmente son los Estados Unidos de Norteamérica. Singularmente Cuba y Venezuela, así como Puerto Rico, fueron núcleos receptores de esta constante corriente forzada o alentada por la Corona en ocasiones, cuyos intereses se centraban en paliar el despoblamiento precisamente de estas regiones americanas. Estos contactos aumentaron en frecuencia hasta el final del periodo objeto de nuestro estudio, e incluso, después.Las rutas marítimas y comerciales, explotadas por compañías locales, nacionales (Trasatlántica) o internacionales (inglesas, francesas o italianas), fueron esenciales para el traslado de la población. Este periodo está justificado porque encuadra una época diferencial de Canarias y Puerto Rico, además es donde escasea más el conocimiento histórico de este fenómeno.*

Abstract : *The relationships between the Canary Islands and the Caribbean Area were relevant because today, both of them are the result of enhanced historic experiences that they have always been very close and that can hardly be understood separately. In addition to this the Canarian people who came back and they brought their experiences, money and knowledge that are so important for the configuration Canarian Society. Therefore we prefer to write about a return process, that is to say, migrations rather than emigrations.*
The main focus of Canarian Migrants was around the Caribbean Sea, excepting a few expeditions to Río de La Plata or what nowadays is the South USA. Cuba, Venezuela, and Puerto Rico became receives points of this regular stream or the Crown encouraged sometimes, whose concerns were to because cover the lack people in these American areas. These contacts increased until the end of this period, and even, after it. The maritime and trade ways are routes exploited by local, national and international companies (British, French, or Italians), were important for the essential movement of people. This period is pertinent because it provides a framework for a different period in the Canary Islands and Puerto Rico, in which we lack historical knowledge.

Palabras clave : Migraciones, comercio, mundo atlántico, tráfico marítimo, relaciones Canarias-Puerto Rico.

Keywords : Migrations, Trade, Atlantic World, Maritime Traffic, Relationship, Canary Islands-Puerto Rico.

Las vinculaciones de Canarias con Puerto Rico han sido de gran importancia, ya que ambas formaciones sociales en la actualidad son el producto de un cúmulo de experiencias históricas, siempre han mantenido estrechos contactos y difícilmente se entienden las unas sin las otras. Por otro lado, los canarios que volvieron de la emigración trayendo consigo experiencias, capitales y conocimientos ayudaron a configurar la sociedad canaria. Por eso en este trabajo hablamos de un proceso de ida y vuelta, de migraciones más que de emigración.

Queremos demostrar que las amplias relaciones canario-portorriqueñas son fruto de una larga tradición de intercambio cultural, humano y económico, anteriores al siglo XX.

Las relaciones socio-económicas entre Canarias y América han sido abordadas en diversas ocasiones, hasta contar hoy con un *corpus* de estudios con los que podemos ir reconstruyendo una buena parte de los desplazamientos de población, los tráficos comerciales y, así, poder desvelar claves de la articulación comercial y de los intercambios desiguales.

No obstante, la mayor parte de estudios son de carácter general para el conjunto de América y, en los casos en que se ha particularizado para el Caribe, ponen el acento en Cuba o Venezuela, que era el principal punto de contacto. Sin embargo, existe un cierto déficit de trabajos con otras áreas de singular importancia como Puerto Rico. Además, debemos señalar también que estas actividades son más conocidas para los siglos XVI y XVII, mientras que a partir de estas fechas queda un hueco en la historiografía que necesita ser estudiado.

La emigración canaria ha concitado la atención secular de historiadores y estudiosos canarios, por ejemplo Alonso de Nava y Grimón (1791) redactó una "Memoria" en el siglo XVIII. La historiografía moderna tiene en el estudio pionero de Hernández García[1], al que se suman como obras generales más representativas las de Macías Hernández[2]. Un estado de la cuestión sobre la emigración Canaria lo podemos encontrar en Macías Hernández[3], aunque ha quedado algo desfasada. Pero no encontramos estudios específicos sobre Puerto Rico, las obras que aportan datos sobre la emigración canaria son las de Sonesson[4], a los que habría que añadir algún artículo o comunicación a congreso.

Con las investigaciones de Morales Padrón, Peraza de Ayala o Pérez-Mallaína, por citar algunos ejemplos, se ha avanzado mucho en este sentido, pero son necesarios los estudios concretos con una determinada área geográfica, en este caso con Puerto Rico. Sin embargo carecemos de un análisis individualizado para el caso puertorriqueño y se han manejado poco fuentes del otro lado del Atlántico, centrándose sólo en los documentos canarios y peninsulares.

Por otro lado, también son fundamentales los trabajos ya realizados por otros historiadores que aunque sin afrontar el tema directamente, han hecho constantes alusiones a acontecimientos que inevitablemente interrelacionan los dos pueblos.

Con este artículo se trata de analizar las relaciones socioeconómicas establecidas entre Canarias y Puerto Rico, en un amplio arco temporal, que se sitúa entre el siglo XVIII y mediados del siglo XIX. Las fechas que hemos delimitado están justificadas porque encuadran un periodo diferencial de Canarias y Puerto Rico, unido a que creemos que es donde escasea más el conocimiento histórico del fenómeno que pretendemos estudiar.

Las aportaciones de la emigración canaria a la isla Borinquen fue importante, generalmente se sitúa como cuarto o quinto lugar de destino de la emigración canaria a Latinoamérica, tras Cuba, Venezuela y, casi pareja Uruguay, Argentina, Puerto Rico… Es conocida la influencia de los canarios en países caribeños, pues es reconocido el aporte técnico y cultural hecho por éstos en la agricultura y otros renglones económicos, siendo relacionados en algunos países con agentes de innovación tecnológica y empresarial.

Son varios los problemas que se presentan con la consulta de las fuentes necesarias para desarrollar este trabajo. En primer lugar, y quizás el más grave, la dispersión de las mismas, máxime cuando estamos tratando espacios insulares con las dificultades de desplazamiento y de estancia que ello entraña.

Los canarios aportaron una cantidad de población nada despreciable a la formación social portorriqueña resultante del proceso de conquista y colonización castellana, cantidad que se incrementó con el paso del tiempo hasta el siglo XX, por ello, en la actualidad, es frecuente que nos encontremos con muchos caribeños que tienen algún antecedente isleño del que se enorgullecen. Ponemos el lími-

te cronológico a mediados del siglo XIX para acotar el periodo objeto de estudio con unas características similares.

Las relaciones canario-portorriqueñas fueron múltiples desde el momento de la llegada española, los primeros contactos podemos datarlos desde 1511. En 1569 fue autorizado el traslado de oficiales especializados canarios que quisiesen dirigirse a Puerto Rico[5]. Desde el siglo XVI y XVII hubo un flujo migratorio del Archipiélago a Puerto Rico, no obstante, Canarias se inserta en el mundo americano, fundamentalmente, a partir del siglo XVIII, en la triple serie histórica de esa época, es decir, la bélica, la diplomática y la comercial[6]. Sin embargo las relaciones comerciales entre América y Canarias se inician desde el siglo XVI[7].

A lo largo de todo el Antiguo Régimen, Canarias fue un punto de referencia en los intercambios entre ambos continentes. Desde los momentos iniciales se alza como escala obligada de las embarcaciones que cubrían la travesía oceánica, primeramente sólo como lugar de avituallamiento y, seguidamente se inicia una fluida relación comercial entre Canarias y América.

En los años 1610, 1611 y 1612, se limita la posibilidad de comerciar de Canarias con América, pero la Corona española intentó favorecer el comercio de Puerto Rico a través de navíos que enlazaban con Canarias ; Vila Vilar basándose en las cuentas de los oficiales reales ha calculado que entre 1621 y 1632 llegaron a San Juan un centenar de embarcaciones, de las que el 40 % eran buques procedentes de Canarias que suministraban vino isleño y regresaban con jengibre y cueros, pero las autoridades antillanas se quejan de que llegan sin un arcabuz ni una libra de pólvora y muchos barcos que salían del Archipiélago fuera de flota resultaron apresados. A mediados del siglo XVII fue prohibido el comercio entre Canarias y las Indias, lo que perjudicó considerablemente la economía de Puerto Rico y al interrumpirse esta actividad mercantil, se dio abierta entrada al contrabando[8]. De este modo, con la real cédula de 16 de mayo de 1650 se restablece la licencia para enviar productos a La Habana y se mantienen las limitaciones con los otros mercados. El 6 de febrero de 1652 era confirmada dicha cédula[9].

Desde 1663 los navíos que iban de registro para Cuba estaban obligados a embarcar cinco o seis familias con destino a Puerto Rico. La Real cédula de 25 de mayo de 1678 dirigida al

Gobernador de Puerto Rico y demás islas de Barlovento ordenaba que las embarcaciones canarias autorizadas a comerciar debían llevar a 5 familias de 5 individuos por cada 100 toneladas, a las que se les concedía el privilegio de no pagar alcabalas en diez años[10], lo que respondía a las demandas de las autoridades americanas y específicamente portorriqueñas ante el monarca para poblar aquella isla argumentando el peligro de incursiones piráticas[11]. Sabemos que esa ley no fue cumplida con exactitud, porque los problemas financieros de la Corona la retardaron, en ese año entraron tres barcos procedentes de Canarias y ninguno trajo emigrantes isleños. Así una cláusula eximía de su ejecución, si el capitán o propietario abonaba 2.400 maravedíes por cada tonelada que no correspondiese con una familia. Para 1685 hay quejas desde Puerto Rico porque no llegan las familias esperadas con los navíos canarios. En abril de 1688 vuelve a prorrogarse la franquicia comercial, con la explicitación de la vigencia de la cláusula respectiva al envío de familias, con una ampliación de 600 toneladas que se debe satisfacer con familias a Puerto Rico, para lo que se remitieron cédulas a las autoridades respectivas. Pero en julio de 1689 el juez superintendente comunica que en los dos años anteriores no ha habido persona alguna que haya querido embarcarse para Puerto Rico. Para el periodo entre 1681 y 1702 se dirigieron a Puerto Rico 14 familias canarias, y Santana Godoy ha calculado que entre 1720 y 1733 llegaron 799 personas, (hay autores que elevan esa cifra a 882 y otros la rebajan a 785, además, ambos señalan que no hubo más expediciones organizadas después de 1730) y fue el destino que recibió más inmigrantes en este tiempo[12]. En recompensa por la llegada de esas 14 familias mencionadas, el canario Juan Fernández Franco de Medina, sargento mayor de Tenerife, que sufragó el coste del traslado, fue nombrado gobernador de Puerto Rico en 1695[13]. Franco de Medina había prometido llevar 20 familias, pero no pasaron de las 14 señalas, con un total de 100 individuos, años más tarde se le objetó esa falta de seis familias, además de hacer comercio ilícito y del envío de plata a Canarias. De las salidas de navíos desde Canarias que computa Pérez Mallaína entre el 6 de septiembre de 1695 y el 17 de mayo de 1698 sólo aparece una embarcación hacia Puerto Rico, el navío Jesús, María y José propiedad del capitán Francisco Pérez Aval con 40 toneladas[14].

Podemos ver que la mayor parte de colonos canarios que arribaron a Puerto Rico lo hicieron en la década de los veinte del siglo XVIII. Se trataba de una emigración oficial incentivada por el Estado, pero sin contar con financiación de la Corona. López Canto afirma que el 14 de abril de 1720 cristaliza el proyecto de emigración canaria forzada, con la llegada de 20 familias. El gobernador de la Isla dio a cada familia una yunta de bueyes del hato del rey y durante seis meses los vecinos de San Juan los mantuvieron gratuitamente ; hicieron casas de madera, pero el lugar no les sentó bien a los recién llegados, enfermaron, fallecieron ocho o diez y por esa razón se fueron del lugar que se les había adscrito[15].

No obstante la informaciones que tenemos de la salida de Canarias, en carta dirigida a los señores Justicia y Regimiento de La Laguna, nos habla de 50 familias, que se hallaban paralizadas en el puerto de Santa Cruz de Tenerife a finales del mes de febrero de ese mismo año, por lo que debe tratarse de la misma expedición, aunque es posible que las 30 familias restante se dirigiesen a Santo Domingo. En cualquier caso se retrasó su partida debido al temor a los corsarios, por lo que tienen que efectuarse algunos reconocimientos y se solicita ayuda para su manutención en los días que deban permanecer a la espera para zarpar :

“El accidente que ha ocasionado la detención de salir los registros que llevan las zinquenta familias a Puerto Rico y Sto. Domingo y la prezisión de asegurar los rrezelos de no dar en mano de los cosarios entre estas Islas obliga a que no salgan asta que vuelva la emvarcazion que a pasado a reconocer los parajes mas peligrosos y que en el ynterin se mantengan estas familias en este lugar para estar promptas a entrarse en la embarcación a qualquiera ora que se les mande y como para su sustento no ay medios suplico a V.S fazilite de sus propios se les socorra con la piadosa caridad a que debe llamarle esta necesidad, para que por zinco o seis días que puede haver de detención logren el consuelo de un almude de trigo cada familia, haziéndoles esta limosna mui correspondiente al piadoso zelo de V.S. que siendo materia tan corta y de tanta urjenzia no puede ofrecerse reparo en la mas escrupulosa residencia por lo que no hallo ynconveniente en hazer a V.S. esta suplica deseando muchas hordenes de su servi-

zio y que Nro. Sor. Ge. a V.S. muchos años en su mayor lustre, Santa Cruz y fevro. 27 de 1720".

B.L.M. de V.S. su mor. Servor.
Dn. Juan Antonio de Cevallo[16]

Sucesivamente se dieron ocho expediciones con un total de 176 familias que englobaban a 882 individuos, con un pequeño predominio de varones sobre mujeres. Estas familias se asentaron mayoritariamente en Loiza, Bayamón y Toa. Después de 1730 no hay información de otras expediciones organizadas desde Canarias, ya en 1759 el navío *La Perla*, que había zarpado desde Tenerife con destino a Santo Domingo, se vio forzado a atracar en San Juan y allí ante la necesidad de albañiles y carpinteros, el gobernador obligó a quedarse a algunos de ellos con sus familias, que ascendieron a un total de 21 personas. A partir de esa fecha, los canarios llegaron de forma semiclandestina[17], no obstante hay constancia de otros canarios sobre todo en la parte occidental de la Isla. Durante el siglo XVIII se fundaron nuevas poblaciones en Puerto Rico y, en casi todas ellas, hubo presencia canaria, incluso en algunas participaron en su fundación como el caso de Mayagüez, Manatí y Vega Alta.

A partir de la segunda década del siglo XIX, con los movimientos de independencia, la emigración quedó prácticamente interrumpida y se retomará más,tarde en forma clandestina en muchas ocasiones, hacia 1830, pero en esos veinte años los canarios se dirigieron mayoritariamente al Caribe, por eso Puerto Rico recibió población isleña. No obstante, sabemos que desde la década de los treinta en Canarias muchos buques partían hacia Puerto Rico, pero los pasajeros se dirigían, hacia Venezuela incluso lo manifestaban[18].

El polo principal de atracción de la emigración canaria generalmente se situó en torno al Caribe, salvo determinadas expediciones llevadas al Río de la Plata o al sur de lo que actualmente son los Estados Unidos de Norteamérica. Singularmente Cuba y Venezuela, así como Puerto Rico, fueron núcleos receptores de esta constante corriente forzada o alentada por la Corona en ocasiones, cuyos intereses se centraban en paliar el despoblamiento de estas regiones americanas. Estos contactos aumentaron en frecuencia hasta el final del periodo objeto de nuestro estudio, e incluso después.

En el Caribe, siempre fue muy valorada la experiencia del campesinado canario, que en diferentes manifestaciones se juzga como un perfecto conocedor de la tierra y de las técnicas de cultivo. La Junta de Fomento y la Real Sociedad Económica de Amigos del País, empeñados en una política repobladora, atraen a estos canarios, agricultores, arrieros, peones, tenderos o vendedores ambulantes. Se propició la emigración en este grupo proporcionándole ventajas ; por ejemplo, la legislación que incitaba a esta partida determinaba que durante un periodo de tiempo (uno o dos años) los campesinos que se establecieran en América quedaban exentos del pago de tributos generales, al mismo tiempo que se les daba instrumentos de trabajo y tierras, al igual que animales para el fomento de la ganadería. En Puerto Rico fue modificada la legislación para que pudiesen acceder a la propiedad de la tierra a través del reparto de tierras baldías, que fueron puestas en producción mayoritariamente con cultivos de caña de azúcar que se mostró más productivo que aquellos que emplearon mano de obra esclava[19]. Por todo ello, a medida que avanza el siglo XIX habrá una orientación hacia la atracción de jornaleros canarios que se mezclaran en algunos casos con mano de obra esclava. Paradójicamente, a mediados de la centuria ya encontraremos algunas quejas de las autoridades caribeñas que declaran que los canarios son unos holgazanes que vagan por los campos.

La realidad con que los canarios se encontraban en América no tenía nada que ver con el panorama que se les había descrito ; de ahí el fracaso de determinados contingentes llegados a las Antillas. Esta aportación canaria de grupos humanos todavía no ha sido cuantificada exhaustivamente, sabemos que ha dejado una huella que se refleja en la fundación de villas y pueblos, visibles en la toponimia americana, también en las técnicas de cultivo, la arquitectura, el folklore, el habla, etc.

En la segunda mitad del siglo XIX tenemos que las rutas marítimas y comerciales, explotadas por compañías locales (Tomás Bosch), nacionales (Trasatlántica) o internacionales (inglesas, francesas o italianas), fueron esenciales para el traslado de la población. En primer lugar, hay que analizar la procedencia de los barcos, porque pocos de esos buques tenían como puertos de salida inicial los canarios, la mayor parte de ellos venían de la Península o de otros países europeos. Los primeros solían recoger mercancías aquí, así como pasajeros, mientras que los otros frecuentemente sólo utiliza-

ban los puertos canarios como lugares de avituallamiento, adquiriendo carbón y agua, aunque en ocasiones también sirvieron como líneas que llevaban pasajeros canarios a América. Sin embargo, en el siglo XIX algunas empresas navieras radicadas en Canarias como Tomás Bosch y Sastre, mantuvieron un activo comercio con las Antillas[20]. En segundo lugar, habría que tener en cuenta los destinos de esas embarcaciones, porque no todos los puertos van a gozar de igual preferencia por parte de los barcos de bandera europea.

Las relaciones de producción, concretamente la organización del trabajo, es poco estudiada y apenas conocida. Se ha puesto de manifiesto la importancia de los canarios tanto en las culturas agrícolas como en la producción propiamente dicha ; lo mismo cabría decir del papel de los canarios en la producción de alimentos para la supervivencia de la propia plantación. Son más abundantes los estudios sobre Cuba y Venezuela que sobre Puerto Rico, aunque también hubo canarios laborando en este país.

La presencia canarias entre el pequeño campesinado ha sido destacada por algunos autores en relación con Santo Domingo, aunque considerando la menor relevancia de esta temática para Cuba y Puerto Rico[21]. En la obra Naranjo y García se afirma, refiriéndose al colonato (forma potenciada gracias a la aparición y desarrollo de "los centrales" azucareros) como difusor de la pequeña propiedad y por lo tanto, estimulador de la inmigración de familias canarias también en el siglo XX[22].

En el último cuarto del siglo XVII, se producirá el derrumbamiento del mercado vitícola de Inglaterra, en el cual influyó considerablemente el cambio en el paladar británico, el malvasía comenzará a ser sustituido por el jerez, que era más barato y juntamente el gobierno inglés corta las importaciones de caldos canarios, pasando a comprar los vinos de Madeira y Oporto. Con todo ello tenemos que las bodegas canarias se encontraban llenas y no había posibilidad de colocar los vinos en el mercado a unos precios razonables. El comercio de exportación quedó reducido a productos de escasa rentabilidad como orchilla, cuero y algo de vino, pero muy poco comparativamente con el periodo anterior. A medida que avanzó el siglo XVIII se amplió el marco comercial, llegando a chocar con el fiscal de la Casa de Contratación de Sevilla, que tenía el monopolio comercial con América, porque entendía que en Canarias estas transacciones eran mayoritariamente de contrabando. Sin embargo,

en esta disputa intervino la Inquisición defendiendo la libertad mercantil para el tráfico de mercancías entre Canarias y las Indias. Este enfrentamiento nos da una idea aproximada de la importancia del contrabando con el Archipiélago. En general en este periodo, el comercio indiano, sufrió duras restricciones que venían a estipular la cantidad máxima de productos que podían embarcarse y además a que puertos hispanoamericanos podrían ser destinados. Todo esto deja a las Islas en una mala posición comercial a la hora de que se les concediera las licencias precisas, hasta el punto de que casi llegan a ser suprimidas del circuito. A pesar de todas estas restricciones legales, debemos pensar que en forma de contrabando se traspasaba en muchas ocasiones las normativas, aunque utilizando éstas. Esto podemos comprobarlo leyendo la documentación de la época, sobre todo las diversas Reales Cédulas promulgadas y las órdenes que se les daba a los jueces para que controlasen este tipo de comercio ; la reiteración en esa correspondencia revela que los efectos perseguidos aún no se han cumplido. Así mismo se mandó expresamente al virrey de Nueva España y a los oficiales de las Indias que examinasen los registros de los navíos procedentes de las Islas Canarias, con el nombramiento de un fiscal para las visitas.

Las cargas impositivas actuaron de forma perjudicial en los flujos comerciales entre ambas partes del Atlántico. Los productos canarios a su llegada a América se veían obligados a pagar una serie de derechos, que disminuían la rentabilidad de este tráfico y, en consecuencia, perjudicaron la economía isleña[23]. En el período objeto de estudio nos vamos a encontrar con propuestas para relanzar el comercio canario-americano, que pasaban necesariamente por eliminar las contribuciones a que estaban obligados los exportadores canarios, que debían pagarle al :

Comandante General	4.500
Juez de Indias	4.500
Escribano de Indias	750
Escribiente del Escribano	300
Guarda Mayor de Indias	750
Capitán de Puerto	4.200
Secretario de la Comandancia General	450
Alguacil del Juzgado de Indias y sus Guardas	450
Guardas de Aduana y Tabaco	600
Total (Reales Vellón)	**16.500**

Fuente : Archivo del Museo Naval. Manuscrito 1.955, s/fol. Elaboración propia.

El reformismo borbónico para el Archipiélago significó un aumento del poder central cuyo objetivo era salvaguardar la zona. La contrapartida de esta concentración de poder será el incremento de la presión fiscal sobre el comercio y la reorganización del comercio exterior canario, según el Reglamento de 1718, que en su artículo 80 recoge la obligatoriedad de enviar cinco familias canarias por tonelada. Estas medidas resultaron menos impopulares que la de los monarcas del siglo XVII, pero no fueron menos gravosas. La Ilustración como corriente de pensamiento, los monopolios, etc., son expresiones de esta nueva época. También hubo otros elementos de gran trascendencia para Canarias como las guerras, la consolidación de la piratería, el nuevo equilibrio de fuerzas en la estructura comercial y en los intercambios, la expansión de actividades productivas.

Las Antillas mayores constituyeron desde el punto de vista militar una de las principales zonas a resguardar en el siglo XVIII por parte de la Corona española. La nueva política defensiva de los Borbones hizo que se crearan batallones y regimientos de distintas armas, lo que significó una mayor presencia de tropas y oficiales. Por tanto, ésta fue otra de las vías utilizadas para la emigración hacia dicha zona, muchos de esos militares, una vez cumplido el servicio, se quedaron allí. En Puerto Rico, la falta de una unidad de Infantería de Dotación durante 1766-1790 fue cubierta por el envío de regimientos completos desde Europa para hacerse cargo de la defensa de la Isla hasta que fuesen reemplazados por otros regimientos de similares características que llegaran desde Europa, hasta 1790 en que se crea el Regimiento de Infantería de Puerto Rico. El aporte de oficiales de origen canario al total del Ejército americano se encuentra en los sectores intermedios[24].

Ya durante el siglo XVII ante la falta de soldados en Puerto Rico y la demanda de los gobernadores, la Corona decidió levantar 300 infantes procedentes de Canarias. Ordenó al capitán general Juan de Balboa, que utilizara para los gastos los fondos del juez de registro de Indias, pero la respuesta fue que el juzgado no contaba con fondos y, en contrapartida, el capitán Alonso de Castro Ayala se ofrecía a reclutar a su costa 70 infantes y trasladarlos, a cambio de ser colocado al frente de una compañía de infantería en el presidio de La Habana, pero dicha idea fue desechada. Entonces se pensó en conceder privilegios comerciales a los navieros que iban

a Indias si transportaban gratis a los soldados a quienes se debía engañar en cuanto al punto final, por la mala fama del presidio de Puerto Rico, pero tampoco fue aceptada esta propuesta y se insistió en obtener los fondos de la Real Hacienda; en cualquier caso, el capitán general solamente logró alistar a seis hombres y, finalmente el proyecto fue definitivamente abandonado[25].

El aumento general de la población del Archipiélago es significativo, aunque está por debajo del sucedido en el siglo XVII, probablemente motivado por el descenso de la inmigración – puesto que la colonización ya estaba muy avanzada – y por la crisis del vino. Las emigraciones y las levas, además de constituir una sangría poblacional para Canarias, atenuaban las contradicciones estructurales, es decir, sirvió para frenar posibles conflictos sociales generalizados, aunque de todos modos los motines fueron frecuentes.

Los propios ilustrados ya fueron conscientes de la importancia de este proceso, y lo relacionaron con la economía isleña. Así, Alonso de Nava Grimón, el mayor exponente del pensamiento económico canario del siglo XVIII, en una memoria fechada a 25 de junio de 1792, analiza el tema de la emigración. Nos parece uno de los trabajos más brillantes de la época donde examina causas y consecuencias de este proceso y propone soluciones[26]. En el texto hay todo un diagnóstico de la situación económica canaria.

La libertad definitiva del comercio con Indias, está en relación con las reformas ilustradas de los ministros de Carlos III, donde se buscaban soluciones a los distintos problemas del Reino. Junto con las reformas agrarias se promulga en 1778 el comercio libre, pero ya era demasiado tarde, puesto que la competencia de los puertos peninsulares era mayor y la decadencia canaria era aguda. A partir de este momento se diversificaba los lugares de destino y se abría la posibilidad de comerciar con más productos. Los descontentos los encontramos en el propio grupo de ilustrados, don Fernando Rodríguez, miembro de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, escribe el 23 de enero de 1779, refiriéndose a la situación anterior: "El principal comercio de la Península era con Veracruz, Honduras, Buenos Aires, Chile y Perú, donde no concurrían las embarcaciones canarias…"[27].

El reglamento del 12 de octubre de 1778, orientado en favor del librecambismo había supuesto la apertura al comercio de muchos

puertos de España y de América, con el fin del monopolio gaditano, acompañado de una serie de reformas impositivas[28].

Sin embargo, el comercio marítimo español acusó un duro golpe durante la guerra contra la Francia revolucionaria y quedó prácticamente interrumpido en los peores años del enfrentamiento naval contra Inglaterra[29].

Por otro lado, las relaciones comerciales fueron importantes a los largo del período. Ya el comerciante de la calle La Peregrina, Bethencourt hace una lista de artículos enviados a aquella isla[30]. Y si, por contraste temporal, analizamos el período más reciente, se establecieron rutas comerciales entre ambos archipiélagos. Desde el siglo XVI las exportaciones de vinos canarios a Puerto Rico fueron importantes, junto con Cuba y Santo Domingo acapara la mayor parte de las importaciones que llegaron al continente americano ; los barcos canarios tocaban en distintos puertos para colocar sus mercancías, en los lugares donde no llegaban los barcos de la metrópoli, además estas islas caribeñas les permitía tocar en varias de ellas a la vez y se hallaban en el punto de enlace con Nueva España[31]. A lo largo del los siglos XVII y XVIII se articula un comercio triangular entre Europa, África y América, donde Canarias tiene un papel relevante por su emplazamiento geográfico y Puerto Rico será uno de los polos en el continente americano al que lleguen los productos africanos y que aprovechará también para mandar algunos artículos[32].

Por el constante tráfico marítimo entre el Archipiélago y los puertos de ultramar (tanto de forma legal, como a través del contrabando, lo cual era una realidad evidente y admitida), se tomaron una serie de medidas para prevenir la entrada de posibles epidemias. Los controles sanitarios fueron instituidos a través de Reales Cédulas en las que se comunicaba la existencia de una enfermedad determinada y allí mismo se establecía el rigor con el que se debía controlar el movimiento portuario. Sirve de modelo la Real Cédula de 1674, por la que se le indica al Juez de Registro de Tenerife.

"… que hay que evitar con todos los medios, que una enfermedad entre en nuestros puertos, por tanto… hay que hacer la visita tanto a barcos que vengan de Indias como de otros puertos…"[33].

En la mayor parte de los legajos referidos a sanidad de que disponemos, no se hace alusión a las mercancías, sin embargo, hay

información sobre las diligencias que se debían seguir con las cargas transportadas.

En 1762, el navío *Aguas Lluvias*, que traía principalmente cuerambre. El capitán y el resto de individuos interrogados, declararon que habían empezado a cargar, una vez finalizada la epidemia de vómito negro. Sobre la carga dijeron que :

"venía bien acondicionado, y el cuerambre está beneficiado y curado en salmuera por lo que no puede causar la menor infección ni peligro alguno…"[34].

Estas alegaciones fueron corroboradas por la similitud de las respuestas de los encuestados. De esta forma, el médico encargado de la inspección autorizó que los cueros y demás cargas podrían desembarcarse, pero en el caso de que se hallare algún cuero en malas condiciones por la humedad o cualquier otra corrupción, estos serían ventilados en un lugar dispuesto por la Junta de Sanidad.

Los ilustrados de la época también relacionaron la crisis económica del XVIII canario y la fuerte salida emigratoria, con los obstáculos del comercio con América :

"Así pues, tanto la emigración como la decadencia del cultivo nace de la decadencia del Comercio, y mientras éste no se fomente crecerá la salida de hombres para América y disminuirá la agricultura, porque el hombre ha de buscar los medios para su subsistencia[35].

En un sentido parecido se expresó también Alonso de Nava y Grimón, marqués de Villanueva del Prado, que mientras fue Personero General de Tenerife, expuso esta misma preocupación en las sesiones de los Ayuntamientos celebrados, para tratar de impedir la salida de canarios hacia América.

Para el año 1789 sabemos que Canarias exporta a las Américas vinagre, aguardiente y alguna porción de cintas de seda e hilo, además de renglones de menor consideración en la economía insular como pasa y almendras[36]. Ya desde dos años antes, hallamos un expediente sobre la marca de las manufacturas y tejidos que se exportan a América[37].

También contamos con detallada cuenta de los productos que llegaron desde Puerto Rico a Canarias entre 1800 y 1802 :

Año 1800	
Comestibles y licores	
(1.075 libras de café)	4.300 rs.vn.
Cueros y pieles	
(1.446 1/4 cueros curtidos, libras 23.144 la libra)	175.720 rs.vn.
(cueros pequeños al pelo, libras 32.010, la libra)	128.040 rs.vn.
Droga (195 quintales de palo de Campeche)	11.800 rs.vn.
Año 1801	
Comestibles y licores	17.000 rs.vn.
Rancho	2.750 rs.vn.
Año 1802	
Comestibles y licores	
(184 arrobas de azúcar)	7.360 rs.vn.
(280 arrobas de aguardiente)	16.800 rs.vn.
(13 3/4 quintales de café)	5.300 rs.vn.
(65 libras de te)	1.300 rs.vn.
Cueros y pieles	
(383 cabezas de suela curtida con 6.894 libras)	30.640 rs.vn.
(160 cueros al pelo con 3.200 libras)	9.600 rs. vn.
Droga	
(87 libras de añil)	1.670 rs.vn.
(73 quintales de palo Brasil)	5.840 rs.vn.

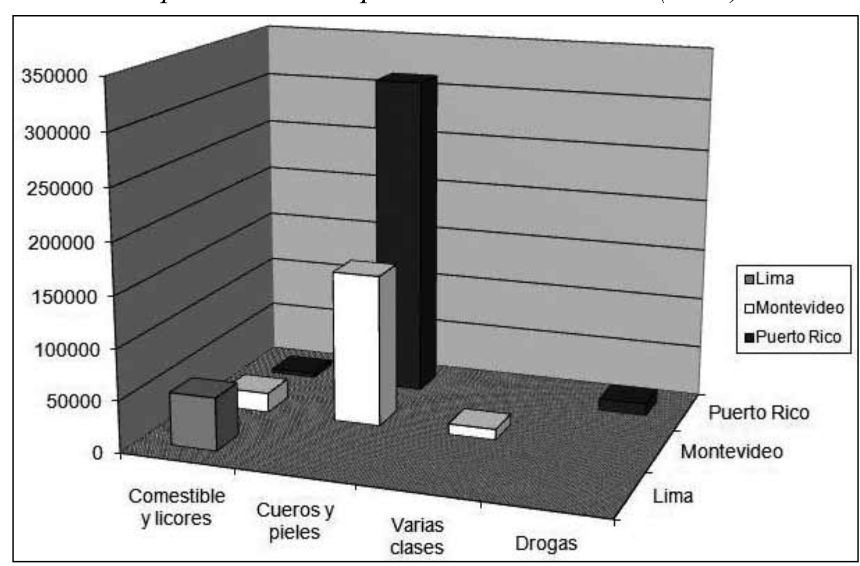
Fuente : Elaboración propia a partir de Hernández Rodríguez, G. (1983) : *Estadística de las Islas Canarias. 1793-1806. De Francisco Escolar y Serrano*. Caja Insular de Ahorros, Las Palmas de Gran Canaria.

Destaca sobre todo los cueros caribeños y el café[38], estos mismo productos fueron los predominantes en todo el periodo objeto de nuestro estudio. Según la fuente que hemos utilizado, es decir, la estadística elaborada por Escolar y Serrano, en 1803 y 1804 no figura nada que entrase desde Puerto Rico.

También podemos conocer de forma precisa, en lo que se refiere al tráfico legal, las cantidades a que ascendían estos productos y los puntos de destino.

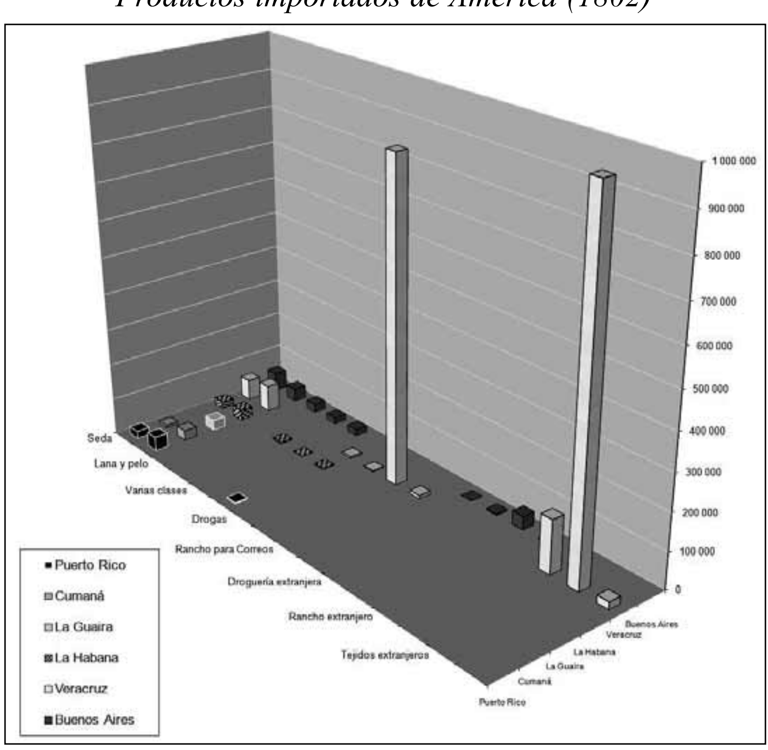
A continuación mostramos de forma gráfica las cantidades totales de los productos llegados desde Puerto Rico en 1800, 1801 y 1802, en el primer caso, lo vemos comparado con los que llegaron desde Lima y Montevideo, otros destinos importantes en América

Importaciones de productos americanos (1800)



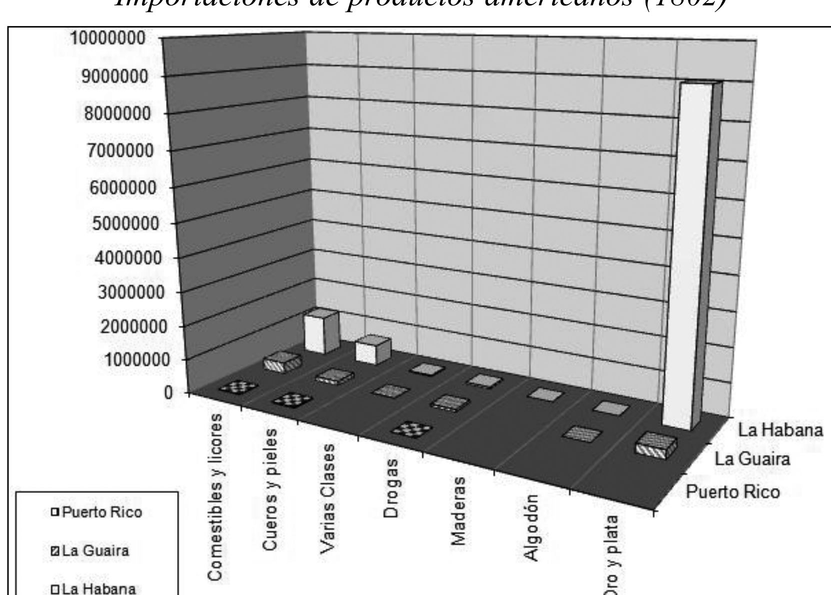
Fuente : Elaboración propia a partir de Hernández Rodríguez, G. (1983) : *Estadística de las Islas Canarias. 1793-1806. De Francisco Escolar y Serrano*. Caja Insular de Ahorros, Las Palmas de Gran Canaria.

Productos importados de America (1802)



Fuente : Elaboración propia a partir de Hernández Rodríguez, G. (1983) : *Estadística de las Islas Canarias. 1793-1806. De Francisco Escolar y Serrano*. Caja Insular de Ahorros, Las Palmas de Gran Canaria.

Importaciones de productos americanos (1802)



Fuente : Elaboración propia a partir de Hernández Rodríguez, G. (1983) : *Estadística de las Islas Canarias. 1793-1806. De Francisco Escolar y Serrano*. Caja Insular de Ahorros, Las Palmas de Gran Canaria.

pero que se mantienen a una distancia sensiblemente inferior y para 1801 y 1802 aparecen también otros destinos más importante como Cuba, Argentina y Venezuela.

Por su parte, en contrapartida, las exportaciones canarias en este mismo período hacia Puerto Rico se fundamentaron en sedas, comestibles, varias clases y rancho que salían de la aduana de Santa Cruz de Tenerife.

Año 1800

32 libras de seda torcida	2.880 rs.vn.
5.770 varas de cinta angosta de seda	1.803 rs.vn.
1.283 varas de tafetán doblete	14.871 rs.vn.
22 arrobas de aguardiente	1.320 rs.vn.
1.463 libras de almendra	2.194 rs.vn.
1.331 libras de canela procedente de Manila	26.660 rs.vn.
300 reales de cebolla	300 rs.vn.
730 fanegas de sal de Cádiz	7.665 rs.vn.
9 arrobas de vino malvasía	180 rs.vn.

75 cedazos	225 rs.vn.
10 quintales de hierro en rejas para arar	750 rs.vn.
300 reales loza del país	300 rs.vn.
2 quintales de arroz	120 rs.vn.
120 rs. vn. de ajos	120 rs.vn.
9 cuartillos de aceite	27 rs.vn.
3 barriles de carne de vaca del país	225 rs.vn.
2 barriles de carne de puerco	360 rs.vn.
25 libras de chocolate	112 rs.vn.
1 barril de harina	60 rs.vn.
20 libras de jamón del país	100 rs.vn.
3 quintales de judías	135 rs.vn.
10 fanegas de papas	80 rs.vn.
10 quintales de pescado salado	450 rs.vn.
1 arroba de malvasía	20 rs.vn.
16 quintales de biscocho	600 rs.vn.

Año 1802

250 arrobas de aguardiente	15.000 rs.vn.
8 quintales de comino	960 rs.vn.
2 quintales de queso	200 rs.vn.
90 arrobas de vino	900 rs.vn.
42 arrobas de aguardiente	2.500 rs.vn.
225 reales de loza del país	225 rs.vn.
9 arrobas de vino vidueño	90 rs.vn.

Fuente : Elaboración propia a partir de Hernández Rodríguez, G. (1983) : *Estadística de las Islas Canarias. 1793-1806. De Francisco Escolar y Serrano*. Caja Insular de Ahorros, Las Palmas de Gran Canaria.

Desde Canarias se envían vinos, además de otros productos manufacturados, los más importantes elaborados en seda, que es lo de mayor valor y algo de hierro y lozas pero con una rentabilidad muy inferior, además de otros comestibles, como pescado, carne y productos de la tierra. Únicamente aparecen reflejadas las exportaciones a ese destino para los años 1800 y 1802.

Tenemos datos dispersos de las embarcaciones. Para 1800 se han contabilizado un bergantín tripulado por 16 personas desde Tenerife hacia Puerto Rico y en 1802 una fragata con una tripulación de 12 personas, una goleta con 18 y una balandra con 13 ; en 1803 2 bergantines con 27 tripulantes entre ambos. Desde Puerto Rico arribaron a Tenerife en 1800 una fragata con 150 toneladas y 115 hombres y en 1802 una goleta con 25 toneladas y 10 hombres, ambas embarcaciones bajo bandera española. A la isla de La Palma llegó una goleta desde Puerto Rico en 1800 y al año siguiente salió una goleta con esa dirección.

De años posteriores tenemos algunas referencias dispersas a intercambios entre ambos puntos, como por ejemplo en el diario de Romero y Ceballos, donde relata que el 26 de abril de 1809 salió de santa Cruz de Tenerife hacia Puerto Rico un bergantín llamado San José, capitaneado por don Juan Bonelo, no es que no hubiese más tránsito, sólo que cita éste por el hecho que dicho capitán falleció al poco tiempo de haber llegado al Caribe[39].

En torno a los productos llegados de América se va a articular también el comercio interinsular canario, porque desde las islas más ricas se van a redistribuir estos productos hacia las islas periféricas formando unos intercambios que se mantendrán a lo largo de todo el Antiguo Régimen y que, en gran medida, explican los desarrollos desiguales que se generan en las Islas Canarias y cuyas repercusiones llegan a la actualidad. Esto lo tenemos testificado por los viajeros que pasaron por Canarias en este periodo, dado que les llamó la atención este fenómeno :

"Cuando estas lluvias son abundantes, no se pueden hacer idea de la extrema cantidad que se recoge en estas islas de trigo, cebada, y otros granos ; el excedente se transporta a Canaria y Tenerife, que a cambio envían productos americanos o de la metrópoli"[40].

Con la independencia de la mayor parte de las colonias americanas en los primeros veinte años del siglo XIX, Cuba y Puerto Rico quedarán como último reducto español, esto hizo que afluyeran a estas islas emigrantes de otros países latinoamericanos, especialmente españoles, que no deseaban someterse a las nuevas gobernaciones nacionales, pero fue un flujo poco duradero, que se vio continuado por un nuevo grupo procedente de la metrópoli formado por funcionarios, emigrantes de carácter laboral, religiosos y

parientes de los ya residentes[41]. Para cubrir las demandas de mano de obra y fortalecer el sistema sociopolítico y económico, colonial se fomentó le inmigración española, que servía como contrapeso del elemento negro y mulato, así se comenzó a autorizar y en muchos casos a fomentar, la emigración desde distintas regiones de España, aunque a Puerto Rico llegaron sobre todo de Baleares y Cataluña[42], pero también un cuantioso grupo de canarios como ha quedado mostrado en el trabajo de Cifré[43]. Junto a la emigración organizada no debemos olvidar que existió otra individual, que ha dejado apellidos de claro origen canario en Puerto Rico como Marrero, Umpiérrez, Candelaria…[44]

Al mejorar las relaciones entre la Corona española y las recién emancipadas naciones latinoamericanas, en la década de los treinta del siglo XIX, se promulga un Real Decreto en el cual se habilitan los puertos para establecer relaciones comerciales con aquellos puntos. Particularmente se refleja en el caso de Venezuela y Uruguay, primero se estableció que podrían comerciar con ellos los puertos españoles de la Península y de los Archipiélagos balear y canario, dejando fuera a Cuba, Puerto Rico y Filipinas, a las que se promete que más adelante se haría extensiva tal medida. Algunos meses antes, una comisión de la Diputación Provincial de Canarias había presentado un estudio con el fin de habilitar los puertos de las Islas para la importación y exportación con el continente americano[45].

Las colonias españolas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, no se integraron en el nuevo régimen liberal de la Corona hispana que proporcionaba la constitución de 1837.

En 1838 salió del puerto de Santa Cruz de Tenerife para Cuba y Puerto Rico : vino, aguardiente, varas de losa, bernegales, pescado salado, aceitunas, frutos secos, galletas, judías, esterillas, colas de caballo y camellos. Aparte también se embarcaron desde el Puerto de la Cruz similares productos y pasajeros. Lo mismo lo seguimos viendo por las publicaciones de 1839 que expresan la carga de los barcos[46]. Como vemos los productos que trafican en ambas direcciones no varían en los años de emisión del periódico.

A mediados del siglo XIX encontramos en algunos periódicos canarios, anuncios de los barcos que zarpaban hacia América. Hemos hecho un seguimiento en *El Ómnibus* y hemos comprobado que casi todos tienen como puntos de destino Cuba y Puerto

Rico, dado que eran las colonias que aun mantenía España. Con respecto a este segundo lugar de destino hallamos que a quienes quisiesen emigrar se les ofertan muchas facilidades :

"Estando comisionado por los Sres. J.B. Anduve e hijos para ajustar trabajadores de agricultura para la Isla Española de Vieque, muy inmediata a la parte naciente de la de Puerto Rico, y creyendo que por ser el clima muchísimo más saludable que el de la Isla de Cuba, no pagarse ninguna contribución, ser más corta la navegación, lo mismo que más ventajosas las proposiciones que estoy facultado para hacer, que las que se han hecho hasta ahora, pudiera convenirles a muchos trasladarse a aquella isla, les hago presente desde luego que todos los que quieran ajustarse irán de flete pago, y que tanto el valor de éste, que será el mismo que se abona al buque que los conduzca como algunos gastos indispensables para la habilitación de su viaje, se les descontará de su sueldo a razón de un peso mensual, siendo de cuenta del propietario de las fincas donde van a trabajar la asistencia médica y demás necesario en caso de enfermedad, con todas las condiciones que se establecerán en el convenio que se haga, del cual tomará cada interesado un duplicado para que en cualquiera circunstancia pueda hacer cumplir lo que allí se pacte. – Juan Rodríguez y González / Vive en la Calle de Triana nº 97, a donde pueden ocurrir los que gusten imponerse de las condiciones del convenio, bien sean solos o con familia"[47].

También podemos ver en el mismo periódico una denuncia de la "verdadera" situación de muchos de esos inmigrantes[48].

Incluso tenemos noticia de las distintas tarifas de pasajeros en los vapores correos trasatlánticos en 1850 :

Salidas/Llegadas	Camarote A	Litera A	Camarote B	Litera B
Cádiz-Puerto Rico	3.500	2.600	2.000	1.600
Canarias-Puerto Rico	2.800	2.200	1.500	1.200
Puerto Rico-La Habana	1.000	800	600	400
La Habana-Puerto Rico	1.000	800	600	400
Puerto Rico-Canarias	2.800	2.200	1.500	1.200
Puerto Rico-Cádiz	3.500	2.600	2.000	1.600

Fuentes : Elaboración propia. *El Avisador de Canarias. Periódico de anuncios e intereses materiales*. nº 3, 1850. "Noticias Mercantiles".

A partir de la segunda mitad del siglo XIX se hizo más difícil la llegada de canarios a Puerto Rico debido en gran medida a que la mayoría de los emigrantes isleños preferían establecerse en los

países latinoamericanos recién independizados, motivados por los incentivos de estos gobiernos para atraer pobladores a sus territorios, algo que había comenzado desde las primeras décadas de la centuria, pero ya para 1853 el gobierno español permitió la emigración legal a Cuba y Puerto Rico[49].

NOTAS

1 Hernández García, J. (1981): *La emigración de las Islas Canarias en el siglo XIX*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.

2 Macías Hernández, A.M. (1988) : "Un siglo de emigración canaria", en Nicolás Sánchez Albornoz (ed.) *Españoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*. Alianza, Madrid, pp. 166-205.

3 Macías Hernández, A.M. (1994) : "La emigración canaria a América. Estado de la cuestión", *X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*, T. I, Cabildo Insular de Gran Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.

4 Sonesson, B. (1988) : "La emigración española a Puerto Rico. ¿ Continuidad o irrupción bajo nueva soberanía ?, en N. Sánchez Albornoz *Españoles hacia América. La emigración en masa*, 1880-1930, Alianza, Madrid, pp. 296-319. (2000) : Puerto Rico's Commerce, 1765-1865. From Regional to WorldwideMarket Relations. UCLA, Berkeley.

5 Pérez Vidal, J. (1955) : "Aportación de canarios a la población de América". *Anuario de Estudios Atlánticos*, Nº 1, Madrid-Las Palmas, p. 111.

6 Hernández Sánchez-Barba, M. (1981): "La experiencia canaria, posibilidad de América". *II Jornadas de Estudios Canarias-América*. Santa Cruz de Tenerife, p. 26.

7 Torres Santana, E. y Lobo Cabrera, M. (1988) : *El régimen comercial canario-americano*. En Francisco Morales Padrón en Canarias y América, Espasa-Calpe/Argantonio, Madrid, pp.118-119.

8 Vila Vilar, E. (1974). *Historia de Puerto Rico (1600-1650)*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, pp. 41-43.

9 Peraza De Ayala, J. (1988) : *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. En Obras de José Peraza de Ayala, Tomo II, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, pp. 62-63.

10 La cédula de 4 de julio de 1679 ordena a don José de Beitia Linaje que disponga lo necesario para recibir a las familias canarias en Puerto Rico. El 28 de marzo de 1681 se encomienda al juez superintendente del comercio de Indias en Canarias que dé cuenta de si los navíos que han salido de Canarias cumplían con las familias por tonelaje y el 23 de agosto se le vuelve a dar instrucciones al respecto. El 11 de abril de 1688 se incrementan las toneladas que pueden exportar hacia Puerto Rico, para que aumenten los pobladores canarios. El 14 de junio de 1702 se insiste en términos parecidos. Todo ello recogido en *Cedulario de Canarias*. Compilado por Francisco Morales Padrón, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas

de Gran Canaria, 1970, T. II, pp. 256-257, 266, 275-276, 277279, 326-327, 329, 346-347.

11 Hernández García, J. (1984): *El tributo en sangre de 1678-1778*. Centro de la Cultura Popular Canaria, La Laguna, pp. 49-57. El autor señala que los primeros datos sobre los intentos por buscar solución a la escasa demografía de Indias con canarios se remonta a 1663, cuando la Corona pide información al Gobernador de Puerto Rico, don Juan Pérez de Guzmán, sobre si convendría enviar familias isleñas (p. 55).

12 Santana Godoy, J. R. (1987) : "Acerca de la emigración canaria a América (1681-1744)". *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*. T. I, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 135-150.

13 Macías Hernández, A. M. (1992) : *La migración canaria, 1500-1980*. Júcar, Oviedo, pp. 81-82.

14 Pérez Mallaína, P. E. (1993) : *La metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana (1650-1708)*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, p. 73.

15 López Canto, A. (1975) : *Historia de Puerto Rico (1650-1700)*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, pp. 34-35. Posteriormente, en pleno siglo XIX, nos encontraremos en la Corona española diversas recomendaciones en los textos científicos de la época para que los emigrantes que se dirigiesen a áreas tropicales se estableciesen en el Archipiélago Canario, ya que pensaban que, tal vez, tenían una mayor capacidad de adaptación que presuntamente producía cambios orgánicos como ha expuesto Naranjo Orovio, C. (1999) : "La aclimatación a los trópicos : un elemento recurrente en el discurso real en Cuba". En *Historia e Meio-Ambiente*. *O impacto da extensao europeia*. Funchal, Centro de Estudios de História do Atlántico-Secretaria Regional do Turismo e Cultura, pp. 313-329. La aclimatación en Canarias la constata en el caso de Cuba y Puerto Rico en los textos de Hernández Poggio, pero también en textos anteriores de las primeras décadas del siglo también se cree en esa capacidad de aclimatación para reducir las altas mortandades entre los emigrantes.

16 Archivo Municipal de La Laguna. Sección 1ª, Sig : A-X, Leg. 25 bis, Año 1720, fol. 1 recto.

17 López Canto, A. (1987) : "Emigración canaria a Puerto Rico en el siglo XVIII". *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 89-114. Presenta un cuadro de barcos y mercancías que entraron en Puerto Rico, donde aparece la procedencia, con los que llegaron de Canarias (particularizados en el apéndice), que no fueron muy numerosos, así como unas tablas de contrabando.

18 Morales González, J. (1996) : *La diáspora*. *La emigración del canario y su influencia en los procesos socioculturales de Venezuela*. Caracas, p. 65.

19 Sobre el azúcar tenemos algunos trabajos clarificadores como Ramos Mattei, A.A. (1988) : *La sociedad del azúcar en Puerto Rico*. Universidad de Puerto Rico, San Juan; Scarano, F.A. (1984) : *Sugar and Slavery in Puerto Rico : the Plantation Economy of Ponce*. Wisconsin University Press, Madison.

20 Quintana Navarro, F. (1985) : *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz : 1883-1913*. Confederación Española de Cajas de Ahorros. Madrid.

21 Cortés Zavala, M. T. (2002) : "La formación nacional en Puerto Rico. Economía agraria, migración y frontera en el siglo XIX", en M. T. Cortés Zavala, Olga Cabrera y J. A. Uribe Salas (coord.) *Región, frontera y prácticas culturales en la historia de América latina y el Caribe*. Universidad de Michocan/Universidad Federal de Goias/CEAB, México, pp. 93-123.

22 Naranjo Orovio, C. y García González, A. (1996) : *Racismo e inmigración en Cuba en el siglo XIX*. Doce Calles, Aranjuez.

23 Tenemos una carta del Juez de Indias refiriéndose a esos derechos de entrada en el puerto de La Guaira en el A.M.L.L. Sig : A-X, Leg. 72, Año 1779.

24 Isabelo Martín Rebolo, J.F. (1998) : "La presencia canaria en el ejército antillano en el siglo XVIII". *XII Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)*. T. I, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 733-748.

25 López Canto, A. (1975) : *op. cit*., pp. 232-233.

26 Memoria presentada a la Sociedad Económica de Amigos del País de La Laguna sobre la emigración de los Naturales a la América, 25 de junio de 1791. Alonso de Nava Grimón, *Economía e Ilustración*, Santa Cruz de Tenerife, Idea, 2003, pp. 61-101. Alonso de Nava Grimón y Benítez de Lugo fue el sexto marqués de Villanueva del Prado (1757-1832), desde 1777 perteneció a la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife, de la que fue director primeramente desde 1787 hasta 1791, y posteriormente, desde 1794 hasta 1798. Viajó por España y por Francia, en París fue *Membre associé étranger* de la Sociedad Filantrópica.

27 Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, Libro Comercio de Indias, escrito del 23 de enero de 1779, s/fol. También en Archivo del Museo Canario-Las Palmas de Gran Canaria. Colección de Documentos de Agustín Millares Torres, Tomo XVI, Legajo 19, s/fol. se insertan las dos Reales Cédulas que tratan de la rebaja que S.M. se ha servido conceder a los derechos del Oro, y el arancel que deben observar los Escribanos de registro de los puertos de Indias en que se permite el libre comercio.

28 Walter, G.J. (1981) : *Política exterior y comercio colonial. 1700-1781*. Barcelona, Ariel, pp. 274-275. En Canarias encontramos la extensión del libre comercio de los puertos habilitados de España, Mallorca y Canarias (sic) a Buenos Aires hasta las provincias interiores en Archivo Municipal de La Laguna, Sig : R-XXVI, Leg. 9, 1778.

29 Esta incidencia ha sido analizada por Cuenca Esteban, J. (1982): "Comercio y Hacienda en la caída del Imperio español, 1778-1826". En Josep Fontana (dir.) : *La economía española al final del Antiguo Régimen (III). Comercio y Colonia*. Alianza, Madrid, pp. 389-453. Incluye interesantes cifras del comercio español de Alicante, Barcelona, La Coruña, Málaga, Sanlúcar de Barrameda, Santa Cruz de Tenerife, Santander y Sevilla que ya había publicado en J. Cuenca Esteban: "Ingresos netos del Estado español, 1798-1820". nº 69, *Hacienda Pública Española*. Madrid, marzo-abril 1981, pp. 183-208.

30 Introducción de Antonio de Bethencourt Massieu (1996) : *Los Quadernos del comerciante de la calle de la Peregrina don Antonio Betancourt (1796-1807)*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.

31 Lobo Cabrera, M. (1983) : *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*. Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 191-193. Bethencourt Massieu, A. (1956) : "Canarias e Inglaterra : el comercio de vinos (1650-1800)". *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 2, Madrid-Las Palmas, apunta que Puerto Rico absorbía 3.000 pipas de vino (p. 216).

32 Santana Pérez, G. y Santana Pérez, J.M. (2002) : *La puerta afortunada. Canarias en las relaciones hispano-africanas de los siglos XVII y XVIII*. La catarata, Madrid, p. 141.

33 A.M.L.L. Sig. R-XIV, Leg. 25, 1674, s/fol.

34 A.M.L.L. Sig. S-III, Leg. 10, 1762, s/fol. La salmuera se obtiene dejando en sitio fresco dos o tres días, las carnes recubiertas de sal común, se forma un líquido que contiene cloruro sódico y otras materias orgánicas e inorgánicas. Con respecto a los cueros sabemos que salía de contrabando desde Cuba hacia Bayamo como ha quedado probado en Santana Pérez, G. (2003) : "Cuba y sus relaciones económicas y humanas con Canarias en el siglo XVII". *Revista de Ciencias Sociales de la región Centroccidental*, nº 8, pp. 81-101, Barquisimeto, diciembre 2003, p. 86.

35 Archivo del Museo Naval. Manuscrito 1.955, s/fol.

36 A.M.N. Manuscrito 1.955, s/fol.

37 A.M.L.L. Sig : A-X, Leg. 74, 1787.

38 Sobre el café tenemos el estudio Buitrago, C. (1982). *Haciendas cafetales y clases terratenientes en el Puerto Rico decimonónico*. Huracán, Río Piedras.

39 Romero Y Cebellos, I. (2002) : *Diario cronológico histórico de los sucesos elementales, políticos e históricos de esta isla de Gran Canaria (1780-1814)*. T. II, Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, p. 162.

40 Bory de Saint-Vicent, J.B.G.M. (1988) : *Ensayos sobre las Islas Afortunadas y la antigua Atlántida o compendio de la Historia General del Archipiélago Canario*. A través del tiempo, La Orotava, pp. 120 y 131, escrito en 1804 Textos similares podemos leer en Ledru, A-P. (1982) : *Viaje a la isla de Tenerife (1796)*. La Orotava (Tenerife), p. 45, escrito en 1796.

41 Ballesteros Gaibrois, M. (1998) : "Datos Sobre la emigración canaria a Puerto Rico en el siglo XIX". *XII Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)*. T. I, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, p. 840.

42 Santamaría García, A. (2005). "Spanish Colonias're not Different. Las economías de Puerto Rico y Cuba en el siglo XIX y la relación colonial". *Josep Fontana Historia i Projecte Social,* Vol. 1, Crítica, Barcelona, pp. 744-745.

43 Cifré de Loubriel, M.E. (1995) : *La formación del pueblo puertorriqueño. La contribución de los isleños-canarios*. Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y el Caribe, San Juan.

44 Szaszdi, A. (1991) : “Los canarios en los protocolos de San Juan a principios del siglo XIX”. *VIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1988)*. T. II, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, p. 388.

45 *El Atlante,* nº 94, 14-IX-1837, “Real Decreto”; nº 13, 24-V-1837, “Diputación Provincial de Canarias”.

46 *El Atlante*, nº 399, 3-II-1839, “Exportaciones” ; nº 431, 8-III-1839, “Para La Habana y Trinidad de Cuba” ; nº 442, 19-III-1839, “Embarcaciones”.

47 *El Ómnibus. Periódico político y de intereses materiales*. nº 134, 12-11-1856, Las Palmas de Gran Canaria.

48 *El Ómnibus. Periódico político y de intereses materiales*. nº 125, 11-10-1856, Las Palmas de Gran Canaria.

49 González De Ferrao, L.M. (1992) : “Notas para el estudio de la población canaria en Puerto Rico durante el siglo XIX”. *Tebeto. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*. nº V, T. I, Puerto del Rosario, p. 156.